



CPTCP AM 037/2023

PRESENTACION

DIEGO AZQUETA SECCO, PRESIDENTE CPTCP

LVII REUNION DE LA COMISION DEL ACUERDO

MONTEVIDEO, 19 DE MAYO 2023

Señores Miembros de las Delegaciones, Autoridades, Señoras y Señores, desde la CPTCP agradecemos la usual amabilidad de las autoridades de la Comisión del Acuerdo por permitirnos participar de esta Reunión.

En esta oportunidad, me dirijo a este auditorio, por primera vez, cómo Presidente de la CPTCP, que tuvo su cambio de autoridades el pasado 4 de mayo.

En este sentido, tal como lo indicamos en el formulario de solicitud de participación, queremos referirnos a una serie de temas técnicos y operativos que hoy afectan la operativa fluvial en la Hidrovía.

**A. RESPETO Y APLICACIÓN DEL ACUERDO, SUS PROTOCOLOS Y
REGLAMENTOS EN LOS 5 PAISES**

Repetimos nuestro pedido de respeto y aplicación del Acuerdo, sus Protocolos y Reglamentos por los 5 países miembros. Creemos firmemente que los objetivos de facilitar, modernizar, efficientizar y aumentar la seguridad de la navegación se logran dentro del marco del Acuerdo y que este acuerdo favorece la integración y desarrollo de nuestros pueblos:

Hemos visto con gran preocupación la aplicación de una tasa de peaje por parte de la República Argentina, que encontramos sin fundamento técnico ni jurídico y discriminatoria para las cargas de la vía navegable. Asimismo, la eliminación de la flexibilidad a la habilitación de prácticos de otras nacionalidades en el tramo argentino entendemos que va en contra del espíritu del Acuerdo.

Una vez más, solicitamos a las Delegaciones, se respete y unifique en los 5 países, la interpretación y aplicación del Acuerdo, sus Protocolos y Reglamentos.



**B. VIA DE NAVEGACION TRONCAL – RESOLUCIONES 625 Y 1023.2022
– Cobro de Peaje**

- Recurso Administrativo y Cautelar Autónoma Judicial.

De manera específica venimos a informar a las Delegaciones que ante la emisión de las Resoluciones 625 y 1023.2022, que establecen el pago de un peaje en el tramo de Santa Fé a Confluencia, de U\$S 1,47 para transporte internacional y \$ 1,47 para transporte nacional, que van en contra del Acuerdo de Transporte Fluvial, en sus Art. 6, 7 y 9, presentamos un recurso administrativo ante el Ministerio de Transporte y posteriormente solicitamos una medida Cautelar Autónoma, en sede Judicial.

Entre nuestros argumentos, señalamos que, en este proceso se verifican profundas irregularidades en el marco del procedimiento administrativo que precedió al dictado de las resoluciones en cuestión.

También cuestionamos la razonabilidad del monto de peaje que se prevé aplicar, la modalidad de su implementación y de los efectos asociados a la misma.

No somos reacios a ningún intento de mejoramiento de la Hidrovía y consideramos aceptable y legítimo pagar un costo por un servicio efectivo, en tanto y en cuanto: (i) resulte palmaria, la necesidad de su realización; (ii) se observen a cabalidad los recaudos establecidos en el Acuerdo de la Hidrovía; (iii) se justifiquen acabadamente la oportunidad, el mérito y la conveniencia de llevarla a cabo; y (iv) se explicita con precisión cuándo y cómo serán realizadas las obras a encarar y por sobre todas las otras condiciones que el mejoramiento proporcionado a la navegación reduzca los costos operativos en cantidades varias veces superiores al costo que se pretenda recuperar en contraprestación. Un ejemplo claro del cumplimiento de estas condiciones se da con el dragado de la Vía Navegable Troncal de Argentina según la licitación del año 1995.

En nuestra presentación del Acto Administrativo Impropio, ante el Ministerio de Transporte, pusimos de manifiesto los siguientes argumentos:

- El decreto desconoce el Ordenamiento Administrativo Argentino.
- Modifica lo establecido en la Concesión otorgada por ley a través de un Decreto, cuándo la legislación Argentina establece que una norma de nivel inferior no puede modificar lo impuesto en otra de mayor jerarquía.
- Los antecedentes invocados en la Resolución no tienen sustento jurídico.
- Se perciben falencias en los procedimientos ya que el Ministerio de Transporte, instruye como Órgano concesionario de la obra Pública a la AGP, bajo la competencia de la Secretaría de Planificación del Transporte; la SSPYVN; la Dirección de Dictamen de la Dirección Gral. de



Asuntos Jurídicos de la Subsecretaría de Gestión Administrativa, todos pertenecientes a la órbita de ese Ministerio, lo cual desconoce la necesaria autarquía del Concesionario.

- Irregularidades en el llamado a Audiencia Pública sólo parcialmente corregido, durante el desarrollo de la misma.
- Desconoce varios Acuerdos Internacionales, entre ellos, el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná.

- Puente General Belgrano

Recientemente, Vialidad Nacional de la República Argentina adjudicó a la empresa Raúl Negro y Cía. la reposición de la Defensa, cuya obra ya fue completada a satisfacción del ente Vial. Agradecemos esta gestión tan necesaria para recuperar las condiciones de navegación seguras y eficientes sin fraccionamiento.

Si bien somos conscientes que se ha avanzado con el balizamiento en los pontones de la defensa colocada, se deben agilizar las cuestiones administrativas por parte de las entidades involucradas, para continuar con el boyado necesario para franquear el Puente con convoy completo, aguas arriba y abajo, considerando que esta es, a los efectos prácticos, la única obra estrictamente necesaria en el tramo Santa Fé-Confluencia, para garantizar su navegación segura.

Entendemos que, una vez terminadas estas obras, la evaluación del franqueo con convoy completo estará a cargo de la PNA, a quienes ya le hemos presentado el Estudio del CIEMF, realizado en el año 2018, que determinó que se puede franquear el puente, con convoy completo aguas arriba y con un solo fraccionamiento aguas abajo, una vez repuestas las defensas que habían sido colisionadas en el año 2014 (Pilar N° 5), y se debería señalizar la zona con 2 pares de boyas al norte y al sur del puente.

En este sentido, estamos abiertos al diálogo que pueda surgir sobre el mismo.

C) DIMENSIONES DE LOS CONVOYES:

- Relación carga-potencia

Tal cómo nos fuera solicitado en la LV Reunión, celebrada en Asunción en el mes de Junio de 2022, hemos presentado al Grupo de Trabajo nuestros argumentos y propuestas alternativas de medición para establecer una relación Carga-Potencia.



También hemos mantenido cordiales reuniones con PNA, a quienes resaltamos que nuestro interés es el de encontrar las bases de una fórmula de pruebas técnicas que sean satisfactorias para la autoridad marítima garantizando la seguridad de la navegación sin agregar mayores limitaciones que las técnicamente probables a la configuración máxima de los convoyes. En este sentido, actualmente, los convoyes que vienen navegando de manera segura con dimensiones de 290 x 65m hasta Rosario o San Lorenzo y deben reducir su tamaño de convoy para llegar a Nueva Palmira, justamente porque se aplica la fórmula definida en la Resolución 34-16 de PNA que establece para el Paraná Guazú – Bravo y Pasaje Talavera una dimensión máxima de los convoyes de 290 x 50m y un aprovechamiento del 70% solamente de la potencia indicada en el Certificado Estatutario del remolcador para el cálculo de la carga máxima transportable por este adoptando la relación de 0,12 hp por tonelada transportada.

Llamamos al Grupo de Trabajo del Protocolo VII para encontrar soluciones aceptables para todos los miembros para que podamos asegurar la navegación con convoyes de hasta 290 x 65m con seguridad y eficiencia basados en definiciones técnicas objetivas.

- Dimensión de 290 x 65 en toda la Hidrovía

Damos por asumido lo ya expresado en el marco de esta Comisión del Acuerdo, de avanzar a una navegación con convoyes de 290 x 65, desde San Lorenzo a San Pedro.

Tal cómo lo informáramos oportunamente, la CPTCP ha realizado un estudio de simulación de operaciones fluviales entre San Lorenzo y Nueva Palmira con convoyes de 53m y 60m de manga, todos siendo muy exitosos y asegurando la navegación segura en todo el tramo. Al respecto, esperamos el avance que las Delegaciones obtengan sobre las dimensiones en el tramo Paraná Guazú – Bravo y Pasaje Talavera, teniendo en consideración, el Estudio del CIEMF, que determinó al acuerdo de Montevideo, en oportunidad de la XLIV Reunión de la C.A., realizada entre los días 20 al 23 de setiembre de 2016 y a la Disposición de PNA, 34/2016, del 26 de Octubre de 2016. Es en esta disposición temporaria que PNA incluye la fórmula de ajuste a la potencia de los remolcadores que creemos que es necesario revisar.

Estaremos también solicitando un Estudio Técnico similar con convoyes de 65m de manga, apenas quede determinada la fórmula aplicable a la relación carga/potencia.

Queremos remarcar este objetivo fundamental para el sector: homogeneizar el tamaño de los convoyes en 290x65 mts para todo el curso de la Hidrovía entre Bolivia/Corumbá y Nueva Palmira.



D) COSTO MIGRACIONES

Queremos manifestar nuestra preocupación ante la sustancial diferencia en el costo de la tasa de migraciones en Argentina, que cobra 2.000 dólares, mientras que en Brasil y Paraguay son sin costo, en Bolivia se pagan centavos de dólar y en Uruguay aproximadamente 4 dólares. Consideramos que no hay razones específicas que justifiquen este costo diferenciado en Argentina.

Con esta situación una vez más se desconoce el Acuerdo de la Hidrovía, que establece en sus

Art. 6.- "En todas las operaciones reguladas por el presente Acuerdo los países signatarios otorgan recíprocamente a las embarcaciones de bandera de los demás países signatarios idéntico tratamiento al que conceden a las embarcaciones nacionales en materia de tributos, tarifas, tasas, gravámenes, derechos, trámites, practicaaje, pilotaje, remolque, servicios portuarios y auxiliares, no pudiéndose realizar ningún tipo de discriminación por razón de la bandera".

Art. 7 "Los países signatarios compatibilizarán y/o armonizarán sus respectivas legislaciones en la medida que fuere necesario, para crear condiciones de igualdad de oportunidad, de forma tal que permitan simultáneamente la liberalización del mercado, la reducción de costos y la mayor competitividad."

E) PILOTO DE LA HIDROVIA

Solicitamos, se defina el Reglamento 12 de la Hidrovía, que viene siendo motivo de estudio, desde hace varios años, para que se homogeneicen los criterios de validación de Piloto de la Hidrovía, en todo su tramo.

F) ADUANA – ALTERNATIVA AL CONVOY DEDICADO

Volvemos a reiterar que, con la eliminación del "convoy" del Art. 1, inc. M del Protocolo sobre Asuntos Aduaneros como medio de transporte, se limitó la operatoria comercial, por lo cual solicitamos se agilice la implementación de un proceso que permita evitar mayores costos, conforme a lo comprometido por la Aduana Argentina.



Asimismo, queremos presentar nuestra preocupación frente al requerimiento de la Aduana Argentina de la presentación de MIC/DTA para embarcaciones en lastre. Claramente estos documentos se refieren a la carga y no a las embarcaciones, carga que no existe cuando las barcasas están en lastre. Efectivamente los buques oceánicos nunca son exigidos un documento semejante cuando navegan en condiciones en lastre por aguas de la Hidrovía u otras aguas argentinas. Por esto, pedimos que se revise este requerimiento que sólo viene a agregar más papeleo cuando tenemos todos el objetivo común de simplificar las operaciones de transporte.

Nuevamente agradecemos la oportunidad de participar de esta Reunión y de presentar los puntos críticos de la operación fluvial de la Hidrovía Paraguay-Paraná. Agradecemos también los esfuerzos de todos los presentes y aquellos involucrados en los Grupos de Trabajo que dedican tiempo y esfuerzo a mejorar las condiciones de la Hidrovía y el cumplimiento del Acuerdo.

Los saluda muy atentamente,

Diego Azqueta Secco

Presidente

Comisión Permanente de Transporte
de la Cuenca del Plata